REUNIÓN ORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. 01-09
8 de noviembre de 2001

Novena sesión ordinaria del año 2001 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), celebrada a los ocho días del mes de noviembre en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
MINISTRO RICARDO MARTINELLI B., PRESIDENTE DE LA JUNTA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA
DIRECTOR ELOY ALFARO
DIRECTOR SAMUEL LEWIS NAVARRO
DIRECTOR MOISÉS D. MIZRACHI
DIRECTOR RAÚL MONTENEGRO V.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
AGUSTÍN ARIAS, DIRECTOR DE INGENIERÍA Y PROYECTOS
MANUEL E. BENÍTEZ, DIRECTOR DE SERVICIOS INDUSTRIALES
ANA MARÍA P. DE CHIQUILANI, DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS
VICTOR DIAMOND, FISCALIZADOR GENERAL
JUAN H. DÍAZ, DIRECTOR DE SEGURIDAD OCUPACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y PROTECCIÓN DEL CANAL
FRANCISCO LOAIZA, DIRECTOR DE INFORMÁTICA Y TECNOLOGÍA
JORGE QUIJANO, DIRECTOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS
RODOLFO SABONGE, DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN CORPORATIVA Y MERCADEO
RODOLFO LAMMIE, GERENTE DE ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA

Otros funcionarios:
DORIS UNG DE LEON, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
ROSSANA CALVOSA, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
LEO GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL
EMMA REYES DE BRIN, ASISTENTE DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA.

El Presidente inició la sesión a las 8:15 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

Fue aprobado el orden del día de once puntos (Anexo 1), con la aceptación de la propuesta del director MONTENEGRO de iniciar la reunión con la consideración del punto 9 - Propuesta de incremento de peajes.

Ítem No. 2: Propuesta de incremento de peajes.

El ADMINISTRADOR manifestó que la propuesta a presentar el Ing. Sabonge surge como resultado de las reuniones de la Junta Directiva con la Junta Asesora en Hong Kong y para la cual está solicitando indicaciones de la Directiva con relación a las acciones que se deberán desarrollar. Opinó que la industria naviera se encuentra a la espera de un ajuste de peajes por parte del Canal de Panamá e hizo una sinopsis sobre el último ajuste que fue presentando a la industria en 1996 e implementado en enero del 1997 y enero del 1998. Añadió que en recientes conversaciones con representantes de la industria naviera se observó que los comentarios fueron muy positivos con relación a la gestión del Canal por parte de la Directiva y de la administración y que esa empresa se encuentra muy pendiente de las decisiones que se tomen en cuanto a un ajuste de peajes en la actualidad debido a que la industria naviera se encuentra en una situación muy difícil, pero que la posición de la industria no fue de rechazo en cuanto al aumento de peajes. Por ello se consideró necesario tener una teleconferencia con los miembros de la Junta Asesora, una vez que la Directiva tome una decisión en cuanto a la propuesta de incremento de peajes, a fin de informarles sobre el contenido de la decisión y obtener sus comentarios.

Los temas presentados por el ING. SABONGE en la Propuesta de incremento de peajes incluyeron los siguientes puntos:

- Cambio en el sistema de aplicación de los peajes
  - Cobro de las primeras 10,000 toneladas a una tarifa y las toneladas restantes a otra.
  - Mantener diferenciación entre peajes para buques cargados y vacíos
  - Sistema de descuento por volumen
- Cambio en tarifa de reservación

En la discusión del tema se señaló que es difícil conocer o calcular el impacto que representaría para las diferentes navieras el ajuste de peajes en el Canal, por los volúmenes muy alto de carga que operan estas navieras. Se consideró que un 3% de retorno sobre los activos ocurre en todas las operaciones de las navieras, sin embargo no necesariamente todo el negocio de las navieras transita por Panamá. Se indicó que el peaje es una pequeña fracción de total de sus costos operativos y su problema principal es cómo hacer para traspasarle estos costos al dueño de la carga, debido a que el costo por unidad de transporte está bajando y ello se traduce en una competencia por el exceso de capacidad y la reducción del comercio mundial.

También se dijo que la justificación para el incremento de peajes deberá estar basada en la calidad del servicio que el Canal le brinda a sus clientes y mantenerlo competitivo, por

lo que se propone mantener el valor real del peaje ajustado por inflación. Se sugirió definir la estructura de precios sobre la base de criterios tales como: precio base fijo de acuerdo a los costos fijos, escalamiento periódico para mantener el precio en términos reales, el mejoramiento del servicio, la seguridad, la certeza en el cumplimiento de los calendarios. Todos estos factores definen un producto y apoyan la necesidad de hacer un ajuste.

De una manera gráfica el ING. SABONGE presentó el impacto que resultaría del aumento del 15% de peajes en los fletes para cada uno de los productos que transitan en buques graneleros por el Canal en el periodo 2000 - 2003.

El consenso alcanzado luego de las discusiones se circunscribe a lo siguiente:

- A pesar de las dificultades surgidas a raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre y su consiguiente impacto en la industria marítima internacional, la ACP considera procedente el incremento de los peajes.

- La ACP no utilizará como fundamento para ese incremento, el derecho a lograr mayor rentabilidad para la institución. Se fundamentará tal incremento sobre la base de un servicio adecuado, eficiente, competitivo y beneficioso tanto para el Canal como la industria marítima internacional.

- El incremento de peajes no le representa a las compañías marítimas un mayor impacto en sus costos operacionales.

- No utilizar un incremento de peajes fraccionado, sino un incremento base con indexación anual.

- Consultar la decisión vía teleconferencia con los miembros de la Junta Asesora.

- Presentar la decisión ante el Consejo de Gabinete antes de su divulgación.

- Divulgar la información a los diferentes mercados y entidades marítimos.

- Queda pendiente la propuesta de conversión de PCUMS a contendedores y el cargo por el tránsito de carga peligrosa.

Se programó una reunión extraordinaria para la segunda semana de diciembre para la revisión de la propuesta de incremento de peajes, que incluirá las recomendaciones formuladas por la Directiva.

Ítem No. 3: Consideración del Acta No. 01-08 de la reunión ordinaria del 5 de octubre del 2001.

El acta fue aprobada por la Junta Directiva.

Ítem No. 4: Consideración del Acta No. E-01-05 de la reunión extraordinaria del 23 de octubre del 2001.

El ADMINISTRADOR expresó su preocupación por los datos relacionados a presentaciones que hace la administración a la Directiva con información que se presenta a manera de borrador y únicamente para discusión, y que los mismos sean incorporados a las actas como si fueran propuestas formales de la administración. Se acordó que en adelante la administración indicará si una información es netamente de discusión y no una presentación formal.

La versión del acta modificada por la administración fue aprobada por la Junta Directiva.

Ítem No. 5: Reunión del Comité de Presupuesto del 31 de octubre del 2001.

La versión del acta modificada por la administración fue aprobada por la Junta Directiva.

El director ROY solicitó a la administración que proporcione un informe sobre la necesidad de volver a implementar el proyecto SIP-7, consistente en compuertas de emergencia que salen del fondo de las esclusas para retener el agua del lado sur de las Esclusas de Gatún y norte de las Esclusas de Pedro Miguel. Estas compuertas de emergencia fueron construidas en los años 40's y tienen más de 20 años de haber sido abandonadas. La administración proporcionará un informe a la Directiva sobre los resultados de la revisión de la seguridad en el Canal, en el cual se incluirá este punto.

Ítem No. 6: Reunión del Comité de Asuntos Legales y para los Permisos de Compatibilidad del 7 de noviembre del 2001.

El director ALFARO explicó que se trató de una reunión conjunta de los comités de Asuntos Legales y de los Permisos de Compatibilidad, en la que se discutieron algunos temas legales con relación a la definición de riberas del Canal para los propósitos de lo que establece el Título Constitucional y la Ley Orgánica, y la discusión del concepto de compatibilidad a solicitud del director Ahumada, debido a algunas dificultades en su implementación. Sobre el tema de ribera manifestó que la administración deberá elaborar un poco más lo que deberá ser el concepto de ribera, pero se acordó que la misma debe ser una franja de terreno de determinados metros, con base en la definición de ribera que tiene la Autoridad Marítima de Panamá y la definición de Canal de la ACP. Añadió que dicha definición se hará para proteger las necesidades y los intereses del Canal, pero no de una manera ambiciosa para acaparar extensiones que no sean del Canal.

El PRESIDENTE solicitó la inclusión de un salvaguarda en la definición de ribera que proteja al Canal de tener algún problema en el futuro. El director AHUMADA aclaró que dicha eventualidad se cubre con la Constitución, que establece que los proyectos en las riberas del Canal deberán ser aprobados por la ACP, pero no define qué son las riberas del Canal y hasta dónde llegan.

Las siguientes solicitudes de compatibilidad fueron aprobadas por la Junta Directiva:

- Solicitud para permiso de compatibilidad - Sitio Maestro de Referencia Ambiental del Trópico en Gamboa. La Universidad Tecnológica de Panamá ha solicitado la evaluación de la compatibilidad con las operaciones del Canal de un proyecto para el desarrollo de un sitio maestro de referencia ambiental del Trópico de Gamboa a desarrollarse en un área de 50 hectáreas, donde se proyecta instalar cinco estaciones para transmisión y recepción de señales, un sistema renovable de generación de energía eléctrica y una estación meteorológica para registrar condiciones ambientales. También se explicó que el programa de investigación científica estará constituido por cuatro proyectos iniciales: elaboración del plan maestro de referencia ambiental, incorporación de nuevas tecnologías de electrificación y telecomunicación de área marginadas, telemedicina en Panamá y pruebas sobre la durabilidad y el comportamiento amigable de elementos de vestir y otros materiales. La Universidad de Panamá continuará con los trabajos de investigación que hiciera el Tropic Test Center en el mismo área.

- Modificación de permiso de compatibilidad **-** Proyecto del ducto de telecomunicaciones de Isthmus Crossing Services, Inc. (ICSI). Modificación de los términos y condiciones que conforman el Anexo A del permiso de compatibilidad otorgado a Isthmus Crossing Services Inc. (ICSI) el 22 de mayo del 2001. Dicha modificación se debe a que en algunos puntos de la ruta propuesta por ICSI en su proyecto del ducto de telecomunicaciones, les es físicamente imposible cumplir con uno de los requisitos originales de mantener la distancia mínima de cinco metros horizontales entre el ducto y las líneas de agua potable de la ACP. Por lo que se les permitió colocar porciones del ducto a distancias menores de los cinco metros sin afectar nuestra infraestructura, siempre y cuando ICSI acepte plena responsabilidad por cualquier daño que ocasionen, ya sea durante la fase de excavación y construcción, o en el futuro al darle mantenimiento o efectuar reparaciones a su ducto.

Ítem No. 7: Informe del Presidente

- Con relación al documento "Aporte para un consenso nacional sobre el futuro del Canal" presentado ante la Presidenta de la República por un grupo de seis ciudadanos panameños, el PRESIDENTE solicitó a los directores su revisión y comentarios con relación al contenido de este documento. Consideró que el documento tiene elementos muy positivos y que deben ser tomados en cuenta como elementos de juicio con relación a temas del Canal como la cuenca.

- Sobre el tema de la cuenca, solicitó que en cada reunión el Ing. Díaz presente una actualización verbal de las actividades que se realizan u ocurran en la Cuenca del Canal.

Ítem No. 8: Informe del Administrador

En nombre de la administración del Canal, el ADMINISTRADOR expresó palabras de condolencias al Presidente por el fallecimiento de su padre, el doctor Ricardo Martinelli Pardini.

En su presentación el ADMINISTRADOR presentó cifras estadísticas preliminares para los doce meses del año fiscal 2001, en el cual el Canal de Panamá recaudó un total de B/.579.5 millones en ingresos por peajes, B/.5.1 millones por debajo del monto presupuestado de B/.584.6 millones. Los tránsitos de buques de alto calado totalizaron 12,197 para un promedio de 33.4 tránsitos diarios, lo cual representó un decrecimiento de dos tránsitos por día y un total de 807 tránsitos menos que los previstos en el presupuesto, en el cual se estimaron 13,004 tránsitos o 35.6 tránsitos diarios. Por su parte los tránsitos de buques Panamax totalizaron 4,424 que representa el 36.3% del total de tránsitos de buques de alto calado y coincide con los 4,424 presupuestados, ó el 34.0% del total estimado.

En comparación al año fiscal anterior, los ingresos por peajes registraron un incremento de B/.5.3 millones durante el año fiscal 2001. Esto representó un aumento de 0.9% con relación a los B/.574.2 millones generados durante el mismo período en el año anterior. Para el año fiscal 2001, los tránsitos de buques de alto calado reportaron una baja de 0.9% con respecto a los 12,303 registrados durante el periodo anterior. En tanto, los tránsitos de buques tipo Panamax aumentaron a una tasa porcentual de 1.5% por encima de los 4,359 tránsitos registrados en el periodo fiscal anterior.

En este punto se aclaró que el Canal ha dejado de percibir B/.3 millones debido a que los cruceros atracan en el puerto de cruceros Colón 2000 y los pasajeros bajan del crucero para visitan las Esclusas de Gatún, obviándose el crucero tener que hacer un tránsito parcial hacia el Lago Gatún, dar la vuelta y volver hacia el Atlántico. Esta acción se ha visto incentivada por el Estado, que le otorga un subsidio al crucero por cada pasajero que baja al puerto.

El informe sobre tráfico continuó con las cifras estadísticas disponibles de la carga transportada por el Canal de Panamá, revelando que durante el año fiscal 2001 se movilizaron 193.1 millones de toneladas largas. Este movimiento de carga representa un descenso marginal de 0.3% en comparación a los 193.7 millones de toneladas largas que fueron movilizadas durante el año fiscal anterior. Los principales rubros responsables por el bajo desempeño del movimiento de carga fueron los granos, particularmente el trigo y la soya, los químicos y petroquímicos, manufacturas de hierro y acero, los productos de madera, y el carbón y coque, que registraron bajas en comparación al año fiscal anterior. Por otro lado, los renglones que compensaron con aumentos fueron: petróleo crudo y productos de petróleo, la carga en contenedores, los productos refrigerados, y maquinaria y equipo. El movimiento de carga en contenedores creció de manera sostenida, pero a tasas mensuales inferiores a las tasas de crecimiento observadas durante el año fiscal 2000, lo cual es un reflejo del impacto de la desaceleración económica mundial.

El ING. SABONGE proporcionó a los directores un informe que describe el flujo de tanqueros y sus productos a través del Canal para el mes de octubre del 2000 y del 2001 (Anexo 1). El ADMINISTRADOR señaló que son cinco las rutas más importantes para la carga por contenedores, que registraron el 76% del volumen total transitado en el AF-2001:

Principales rutas, por región, en el movimiento de carga en contenedores (Ambas direcciones)
Octubre - Septiembre 2000 vs 2001
En Volumen (miles de toneladas largas)

Ruta	2000		2001		Variación
Costa Este Estados Unidos-Asia	13,953	41.8%	16,153	45.6%	15.8%
Europa-Costa Oeste Estados Unidos	3,820	11.4%	3,580	10.1%	-6.3%
Asia-Costa Este Centro América	2,332	7.0%	2,701	7.6%	15.8%
Costa Oeste Sur América-Costa Este Estados Unidos	2,614	7.8%	2,219	6.3%	-15.1%
Europa-Costa Oeste Sur América	2,337	7.0%	2,099	5.9%	-10.2%
Otras	8,335	25.0%	7,940	22.4%	-4.7%
Total	**33,391**		**35,414**		6.1%

Fuente: cubo de carga de PowerPlay, ACP

En el tema de mantenimiento y modernización del Canal, la administración se refirió a los trabajos que se efectuaron para el reacondicionamiento de las esclusas del 17 al 27 de septiembre, en que se completaron los trabajos de cámara seca en la alcantarilla oeste, mantenimiento del equipo sumergido de la cámara y alcantarilla, limpieza de las alcantarillas laterales y sumideros y revisión al sistema de protección catódica en las Esclusas de Gatún y Miraflores. Del 22 de octubre al 1 de noviembre se efectuó el cierre de la vía oeste de las Esclusas de Gatún para efectuar el reemplazo de 1,130 pies de rieles de locomotoras y el reemplazo de la sección No. 3 del puente vehicular de Gatún.

Sobre el tema de la cuenca del Canal se informó sobre la vigilia de la Coordinadora Campesina contra los Embalses en la Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes en la ciudad capital del 15 al 19 octubre, cuyo objetivo principal fue la ratificación de su posición de oponerse a la construcción de embalses en la región occidental de la cuenca. Comentó sobre la publicación del Cuadernillo sobre la Cuenca, en la que se aclara, informa y resalta los puntos importantes con relación a las actividades del Canal en el área de la cuenca. Añadió que anteriormente se indicaba que la capacidad hídrica en toda el área implicaba a Coclé del Norte, pero se ha reducido porque se está contemplado Río Indio, Toabré y Caño Sucio. El director RODRÍGUEZ expresó que el estudio de factibilidad de Coclé del Norte había sido aprobado, y el ADMINISTRADOR explicó que Toabré es un brazo de Coclé del Norte y que en el momento inicial de los estudios no se observaba todo el proyecto y se ha confirmado que son seis los proyectos: Toabré, Río Indio, Trinidad, Caño Sucio, Alto Chagres y la profundización del Lago Gatún. El director RODRÍGUEZ señaló que la Directiva aprobó la ejecución del estudio de Coclé del Norte y debe ser la Directiva que suspenda dicho estudio. El ADMINISTRADOR señaló que los estudios no han finalizado y que está reportando que los estudios están demostrando que no habrá necesidad de hacer el lago del tamaño que incluya Coclé del Norte, como se había planteado de manera inicial, y confirmó que tan pronto los estudios de factibilidad de Coclé del Norte finalicen se presentará un informe ante la Directiva.

Se informó sobre una reunión celebrada con más de 100 moradores del área de la cuenca en Sonadora, Penonomé, a la que se invitó a la Coordinadora Campesina contra los Embalses (creado por la Pastoral Social CARITAS Panamá), quienes no participaron con la excusa de que existía una agenda previa, que no fue así. El ING. DÍAZ confirmó que existen grupos organizados como la Comisión por la Defensa de los Derechos Campesinos (manejado por la Pastoral Social de la Iglesia) presidido por Efráin Gutierrez y que no se han opuesto al diálogo al considerarlo como una vía para pactar con la ACP o cualquier entidad del Estado en caso de llevarse a cabo algún proyecto. A la pregunta del director AHUMADA en cuanto a que grupo tiene mayor representatividad, se comentó que existe "la inmensa mayoría silenciosa" que no se expresa de una manera ni de otra. Sin embargo se mencionó que en la última reunión celebrada en Coclé del Norte con la presencia de la señora Presidenta, se contó con la participación de casi 500 personas, incluyendo a la Comisión por la Defensa de los Derechos Campesinos, pero no de la Coordinadora Campesina contra los Embalses. También se aclaró que ninguna de las vigilias que se han organizado han contado con una participación mayor de 300 personas. Asimismo se informó que al evento celebrado en la Presidencia para la entrega del documento "Aporte para un consenso nacional sobre el futuro del Canal" fueron invitados y participaron tanto la Comisión como la Coordinadora.

La presentación del informe del Administrador continuó con la mención del evento la "Cumbre del Agua" celebrada en Panamá los días 26 y 27 de octubre, con la participación de los Ministros de ambiente de Centroamérica y del Caribe y en la que surgió la Declaración de la Primera Cumbre de Ministros de Centroamérica y del Caribe sobre el Tema del Agua, que destaca el respaldo a los esfuerzos de Panamá "por armonizar el desarrollo social y económico de los habitantes de la Cuenca Hidrográfica del Canal con su funcionamiento eficiente". Sobre el entorno laboral y el tema de recursos humanos, se comentó sobre la demanda de inconstitucionalidad de la ley de la Autoridad del Canal de Panamá, presentada por la Confederación Nacional de Unidad Sindical Independencia (CONUSI) ante la Corte Suprema de Justicia. Específicamente, se presentó un recurso de inconstitucionalidad en contra de la Ley 19 de 1997, ley orgánica de la ACP. También se informó sobre una denuncia de práctica laboral desleal presentada el 23 de octubre por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá y sobre la negociación de la Convención Colectiva de la Unidad de Empleados No-Profesionales. Finalmente, se hizo referencia a la inauguración del nuevo Programa de Desarrollo Gerencial de la ACP el 23 de octubre con la participación de 40 empleados y en la que se suscribieron acuerdos con la Universidad Marítima Internacional (World Maritime University) de Malmo, Suecia, el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey y la Universidad de Panamá.

El punto terminó con la información sobre la inauguración del Centro de Rapaces Neotropicales el 22 de octubre con el respaldo del Patronato Amigos del Águila Arpía; las visitas importantes al Canal que incluyeron a Su Excelencia José Ignacio Piña Rojas, Embajador de México en Panamá, el 23 de octubre; Su Excelencia Mitsui Matsuzu, Embajador de Japón en Panamá, el 1 de noviembre y el Niño Símbolo de la Teletón 20-30, Luis Fernando Abrego Díaz, el 25 de octubre, y sobre la participación de la ACP en las siguientes conferencias:

- Conferencia TOC 2001 Americas, “Carriers and Terminals: Global Drivers, Regional Impact”, el el 29 de octubre en el Hotel Intercontinental Miami.
- Panama Week y en la Universidad de Georgetown el 25 de octubre en Washington, D.C.
- XI Congreso de Ingenieros Eléctricos, Mecánicos y de la Industria los días 16 y 19 de octubre en el Hotel El Panamá.
- Sociedad Americana de Ingenieros Civiles que celebró su 150 aniversario el 11 de octubre en Houston, Texas.

Adicionalmente al informe se comentó sobre la visita del grupo de ingenieros consultores que están estudiando la estabilidad de la represa de Gatún en caso de un terremoto fuerte, que es un trabajo de casi cinco años cuyo documento de ingeniería contendrá muchos análisis de vanguardia y únicos en el mundo en cuanto a un probable terremoto de 7.5 grados y 35 kms. de profundidad debajo de la represa. Este estudio servirá de base para el análisis de las demás estructuras del Canal y para organizaciones locales como el Sindicato Profesional de Ingenieros y Arquitectos (SPIA) como un aporte positivo del Canal al país.

También se comentó sobre la conclusión el 6 de noviembre del programa de ensanche de Corte Culebra, el cual permitirá el tráfico simultáneo de dos naves tipo Panamax, aumentará la capacidad operativa del Canal en un 20% y hará más flexible la programación de los tránsitos en la vía marítima. Se explicó que fue una sencilla ceremonia que contó con la participación de los ex administradores del Canal, Fernando Manfredo y Gilberto Guardia, teniendo el Ing. Guardia el honor de operar por última vez la draga Christensen en el histórico sitio que constituyó siempre el mayor desafío para los constructores de la vía interoceánica. Con los trabajos concluidos se amplía el pasaje más angosto del Canal de Panamá de 152 metros a 192 metros en las rectas y 222 metros en las curvas y sólo quedarán pendientes las obras para modernizar su señalización, que terminarán a finales del próximo año.

<u>Ítem No. 8.a</u>: Informe de Accidentes Marítimos

El director LEWIS preguntó sobre el accidente que involucró a un capitán de puerto de la ACP, quien sufrió una lesión mientras abordaba el barco pesquero con bandera de Belice, M/N TANYA LEA el 11 de septiembre, cuando se encontraba en el fondeadero del Pacífico. El ING. QUIJANO reportó que la ACP le hizo una retención de B/.30,000 al barco pesquero por tener una falla en la escalera y que se está investigando la manera administrativa para cubrir los gastos médicos privados que tuvo el señor Agustín Delgado y ver si se pueden utilizar los fondos retenidos para pagar esas cuentas privadas.

El director MONTENEGRO solicitó conocer la ubicación en que ocurrió el accidente que involucró el contacto del buque de carga seca a granel de bandera de Liberia, M/N ERNST SALAMON, con el tanquero de Estados Unidos M/T ROVER, resultando en daños para ambos buques. El ING. QUIJANO informó que el mismo ocurrió fuera del rompeolas del Canal en el fondeadero exterior del Atlántico, dentro de las aguas del Canal. Dijo que en el momento del incidente no se encontraba ningún práctico del Canal a bordo, por lo que se le cataloga como una investigación especial, que efectuará la ACP sin poder cobrar por el servicio como fuese consultado con la Oficina de Asesoría Jurídica.

Ítem No. 8.b: Informe de Contratos

El ADMINISTRADOR informó sobre 28 contratos de adquisición y construcción mayores de B/.100,000 adjudicados del 11 de septiembre al 10 de octubre del 2001 por una suma total de B/.27,594,709.

Con relación a la renovación del contrato al Patronato del Museo del Canal Interoceánico de Panamá por la suma de B/.500,000, el director ALFARO explicó que el presupuesto aprobado fue de B/.1 millón y opinó que existe un tema de fondo que no se puede soslayar en cuanto al compromiso adquirido por la Junta Directiva. El SUBADMINISTRADOR manifestó que el museo tiene dos componentes, uno de inversiones de capital, que es la terminación de las instalaciones físicas del museo que deben cumplir y cuyos fondos tiene el museo y el otro es el financiamiento diario del museo con el aporte del Canal. Se determinó que el Canal aportaría B/.1 millón para el funcionamiento del museo, por lo que se les solicitó la justificación de cómo harán sus actividades a través de un presupuesto. Expresó estar de acuerdo con la labor del museo y la manera en que ejecutan esa labor, sin embargo dijo que el museo propuso que requiere aproximadamente B/.750,000 para sus operaciones. El PRESIDENTE propuso que internamente entre los directores Alfaro, Mizrachi y el Subadministrador determinen cuánto es el monto que requiere el museo para funcionar de acuerdo al mandato de la Junta Directiva, hasta B/.1 millón.

El director ALFARO comentó sobre lo discutido en el Comité de Presupuesto y la correspondiente revisión del presupuesto para el año fiscal 2002, específicamente la ejecución y ajustes a los contratos. El ADMINISTRADOR explicó que algunos de los contratos presentados son parte del presupuesto del año fiscal 2001, y otros ya han sido adjudicados o han sido evaluados y están en proceso de adjudicación. Confirmó que la administración ha solicitado una revisión de todas las operaciones del Canal en cuanto a contratos que se requieren y las alternativas a la falta de adjudicación de contratos. Afirmó que se entiende y cumple el lineamiento del Comité de Presupuesto en cuanto a conservar el mantenimiento del Canal y priorizar los contratos.

El director RODRÍGUEZ hizo referencia al contrato adjudicado a Smit International Harbour Towage para prestar 340 horas de servicio de remolcadores, con relación a lo discutido en el Comité de Presupuesto sobre la adquisición de dos nuevos remolcadores, la suspensión de la orden de construcción para otros remolcadores y la contratación de nueva tripulación para los dos nuevos remolcadores. Llamó la atención al hecho de que por las circunstancias actuales en la economía mundial, la institución se vea en la necesidad de hacer revisiones en su presupuesto y una de estas se haga precisamente en un renglón crucial para las operaciones del Canal. El SUBADMINISTRADOR aclaró que la tripulación que se asignará a los dos nuevos remolcadores será personal temporal hasta que se estabilice la demanda de uso de los remolcadores. Por otro lado, lo que ha hecho el Departamento de Operaciones Marítimas por la disminución de tránsito, es acomodar las asignaciones de personal para cubrir las necesidades de tripulación de los remolcadores, lo que significará un ahorro en servicios personales y en sobretiempo. También explicó que debido a la naturaleza de nuestras operaciones existen periodos en que las necesidades de tránsito son mucho más grandes y se requiere de recurso adicional que no es nuestro, pero que está contratado a

discreción con un contrato abierto. El ING. QUIJANO expresó que el hecho de revaluar los trabajos de mantenimiento o adquisiciones en cuanto a una necesidad de la empresa, no quiere decir que no necesite efectuarse, sino más bien adaptarse a las nuevas prioridades de acuerdo a las circunstancias del entorno.

El director ROY hizo un llamado al Ing. Loaiza en cuanto a los contratos para la adquisición de sistemas informáticos y de tecnología, para que se negocie el precio de los futuros contratos a favor de la ACP, ya que en estos tiempos los precios de los sistemas están bajando. Además, preguntó sobre el contrato adjudicado para la adquisición de varios vehículos y el ADMINISTRADOR respondió que es para reemplazar vehículos de la ACP y señaló que se ha reducido de la flota 223 vehículos que están siendo vendidos, de los cuales se ha logrado vender 53 vehículos.

Ítem No. 8.c: Solicitud para la variación en la ejecución del programa de inversiones del Departamento de Ingeniería y Servicios Industriales

El ADMINISTRADOR solicitó la aprobación para una reprogramación de fondos por la suma de B/.45,000 (13% del presupuesto total aprobado de B/.170,000 para el proyecto de accesorios para luces de banco del Corte Culebra) para adecuar la asignación presupuestaria a las necesidades operativas de la fase final estimado en B/.215,000.

La solicitud y la resolución fueron aprobadas por la Directiva.

Ítem No. 8.d: Proyecto de modificación a los artículos 3 y 101 del Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá

El ADMINISTRADOR explicó que la solicitud se hace para autorizar a la ACP a cobrar por la asignación de recursos adicionales que se requieran para que, ante el incumplimiento de algún requisito de tránsito contemplado en el artículo 3 del reglamento, se puedan realizar ciertos tránsitos de manera segura, utilizando recursos adicionales, siempre y cuando el buque asuma y pague los cargos adicionales correspondientes. La modificación también se hace para incluir un nuevo artículo en el reglamento para aclarar que el costo del servicio de practicaje regular que se proporciona a los buques en tránsito, según los requisitos contenidos en el Manual de Operaciones, está incluido en el peaje. El buque que por su condición requiera de prácticos adicionales para su tránsito por el Canal deberá asumir los cargos de este servicio. Además, el buque que requiera un práctico para otros fines asumirá los cargos correspondientes. Explicó que como consecuencia de la modificación y de la inclusión de un nuevo artículo, se reordenan los artículos existentes como 99, 100 y 101 que hacen referencia a la determinación de las categorías de buques o embarcaciones menores a las cuales se les podrá eximir del practicaje obligatorio en los puertos.

La solicitud y la resolución fueron aprobadas por la Directiva.

Ítem No. 8.e: Solicitud de contratación de servicios especiales de consultoría con la firma Michael Baker Jr. Inc. para el desarrollo de un sistema de información geográfica para la Cuenca Occidental

El ADMINISTRADOR y el ING. ARIAS presentaron la solicitud para la contratación de servicios especiales de consultoría a Michael Baker Jr., Inc. bajo el Programa de Estudios de Ampliación del Canal, para la creación y desarrollo de un Sistema de Información Geográfica para manejar gran cantidad de datos ambientales, socioeconómicos, culturales y de ingeniería que se recopilará y analizará sobre la Cuenca Occidental, evaluar proyectos nuevos, administrar, conservar y desarrollar los recursos hídricos en la Cuenca Tradicional y la Cuenca Occidental. Los directores RODRÍGUEZ Y ALFARO expresaron su inquietud por saber si Michael Baker Jr., Inc. es el único contratista que tiene y/o puede efectuar esta labor. El ADMINISTRADOR explicó que en efecto existen otras compañías que pueden crear y desarrollar el sistema de información que se necesidad, sin embargo reiteró que la razón para contratar a la firma Michael Baker Jr., Inc. es porque son los que han desarrollado la base del diseño y volver a contratarlos proporcionará una continuidad al proyecto. El ING. LOAIZA explicó que desde el punto de vista de responsabilidad es conveniente mantener a la misma compañía que diseñó la base de datos para que termine el sistema, ya que de suscitarse algún problema en la implementación será muy difícil determinar qué contratista tendrá la responsabilidad. El director RODRÍGUEZ insistió en la necesidad de hacer y explicar las cosas de una manera en que se mantenga la transparencia. El director RAMÍREZ coincidió en que utilizar a la misma compañía para hacer el trabajo es siempre más conveniente, pero el no licitar trae también un costo, por lo que es necesario poder evaluar el valor de esta conveniencia para compensar el valor de tener otra licitación.

La solicitud y la resolución fueron aprobadas por la Directiva.

Ítem No. 9: Informe de Finanzas

A solicitud de los directores, se consideró leído el Informe de Finanzas obviando su presentación por parte del Subadministrador.

Por su parte, el SUBADMINISTRADOR informó que el excedente para el año fiscal 2001 es de B/.30 millones aproximadamente. Además, comentó que el año pasado se hizo una resolución de Directiva autorizando una reserva contra accidentes hasta B/.11 millones, que el año pasado se proveyeron B/.8 millones y que eventualmente se solicitará establecer los B/.3 millones restantes para llegar al total de B/.11 millones. Adicionalmente existen B/.10 millones de reserva de capital que se documentará en la siguiente reunión de la Junta Directiva para el programa de actividades en la Cuenca Hidrográfica, que si bien no son inversiones de capital, son inversiones que se tienen que hacer en el área. Dijo que manifestar que el Canal está dispuesto a hacer esta reserva es importante para que el grupo de Medio Ambiente en conjunto con la Comisión Interinstitucional de la Cuenca pueda solicitar fondos adicionales a través de donaciones, para que la cantidad de recursos disponibles se duplique o triplique. También expresó que esta información se les proporciona a los directores antes de que esta reserva se refleje en los estados financieros a ser auditados.

<u>Ítem No. 10</u>: Lo que propongan los Directores

No hubo propuesta de temas por parte de los Directores.

<u>Ítem No. 11</u>: Sesión Ejecutiva

Habiéndose agotado los temas del orden del día, se dio por terminada la reunión a las 12:30 p.m. iniciándose la sesión ejecutiva.